



Samgönguáætlun 2011-2022

Drög að tillögu samgönguráðs

Fylgiskjal með umhverfismati

Samgönguráð

september 2011

Tillaga til þingsályktunar

um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022.

(Lögð fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011–2012.)

Alþingi ályktar, sbr. lög um samgönguáætlun, nr. 33/2008, að á árunum 2011–2022 skuli unnið að samgöngumálum í samræmi við áætlun þessa sem felur í sér:

- a. stefnumótun í samgöngumálum og helstu markmið sem vinna skal að,
- b. skilgreiningu á grunnneti samgöngukerfisins sem nær til alls landsins og er ætlað að tryggja landsmönnum greiðar samgöngur,
- c. áætlun um fjáröflun til samgöngumála,
- d. yfirlit um útgjöld til allra helstu þátta í rekstri samgöngustofnana, svo og viðhalds, öryggismála og nýframkvæmda á sviði flugmála, siglingamála og vegamála.

1. STEFNUMÓTUN**1.1 Markmið um greiðar samgöngur**

Bæta skal aðgengi og hreyfanleika í samgöngukerfinu fyrir flutninga á fólki og vörum innan og á milli svæða. Skapa þarf skilyrði fyrir flesta landsmenn að komast til atvinnu- og þjónustukjarna á innan við einni klukkustund.

Skilgreina þarf atvinnu- og þjónustukjarna landsins í sóknaráætlunum landshluta og landsskipulagsstefnu.

Samgöngur skulu styrkja uppbyggingu, vöxt og þróun þriggja vaxtarsvæða landsins um leið og samgöngur til og frá skilgreindum atvinnu- og þjónustukjörnum utan vaxtarsvæðanna verða bættar.

Skilgreina skal hafnir og flugvelli sem tryggja greiðar samgöngur til og frá landinu.

Áherslur til að ná þessu markmiði eru m.a.:

- a. Grunnnetið verði byggt upp með hliðsjón af sóknaráætlunum landshluta og tillögum um forgangsörðun framkvæmda, byggðum á félagshagfræðilegri greiningu.
- b. Þjónusta í grunnnetinu innan og á milli svæða verði bætt.
- c. Unnið verði að endurskilgreiningu á grunnnetinu með hliðsjón af samgönguneti Evrópu (TEN-T). Jafnframt verði litið til þróunar í flutningaþjónustu m.t.t. vaxtarsvæða og flutningaleiðir formlega skilgreindar. Á flutningaleiðum verði lögð áhersla á að vegir verði með nægjanlegt burðarþol allt árið, breidd þeirra verði nóg og þeir lagðir bundnu slitlagi. Fyrir þennan hluta

grunnkerfisins verði sett markmið um hraða uppbyggingu vega til að þjóna atvinnulífinu með viðunandi hætti auk þess að stuðla að auknu umferðaröryggi.

- d. Lokið verði við endurbyggingu allra helstu stofnleiða á landi og að tengja þær þéttbýli - miðað við hundrað íbúa og fleiri - með bundnu slitlagi og viðunandi burðarþoli. Gert verði sérstakt átak við lagningu á bundnu slitlagi á umferðarlitla vegi sem hafa viðunandi burðarþol þrátt fyrir að veghönnun sé að einhverju leyti ábótavant.
- e. Efla á almenningssamgöngur í landinu milli þéttbýlisstaða og innan þéttbýlis. Öflugar almenningssamgöngur eru greiðar samgöngur sem auka hreyfanleika og aðgengi. Við skipulag þeirra verði hliðsjón höfð af þjóðhagslegri hagkvæmni og stuðlað að umhverfislega sjálfbærri þróun. Landshlutasamtök sveitarfélaga taki yfir almenningssamgöngur á landi sem hingað til hafa verið ríkisstyrktar. Öll fjárframlög verði sameinuð vegna sérleyfa, einkaleyfa og skólaaksturs í hverjum landshluta. Þannig verði þjónusta færð að þörfum og almenningssamgöngur milli þéttbýlisstaða í hverjum landshluta eflar með grenndarstjórnsýslu og bættri nýtingu fjármagns.
- f. Gerð verði félagshagfræðileg úttekt á framtíð áætlunarflugs innanlands. Teknar verði upp viðræður milli ríkisins og Reykjavíkurborgar um framtíð flugvallarins í Vatnsmýrinni.
- g. Hjólandi og gangandi vegfarendum verði auðveldað að komast leiðar sinnar. Skapa þarf aðstæður til að ganga og hjólréiðar í þéttbýli verði greiður og öruggur samgöngumáti.
- h. Tryggt verði aðgengi fyrir fatlaða og hreyfihamlaða einstaklinga að mannvirkjum og þjónustu samgöngukerfisins. Fjölbreyttar þarfir ólíkra þjóðfélagshópa til lífsgæða, ferðamáta og hreyfanleika verði hafðar í huga við stefnumótun og áætlanagerð í samgöngumálum.
- i. Efld verði samskipti skipulagsyfirvalda sveitarfélaga og samgönguyfirvalda.
- j. Samgönguyfirvöld munu áfram fylgjast náið með þróun á þjóðhagslegri hagkvæmni land- og strandflutninga. Á áætlunartímabilinu verður áfram unnið að greiningum og samanburðarrannsóknum með það að markmiði að forðast mismunun í gjaldtöku flutningamáta.
- k. Huga skal sérstaklega að þörfum ferðaþjónustu við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfisins. Vaxtar- og markaðssvæði ferðaþjónustu verði höfð til hliðsjónar við mótun samgönguáætlunar.
- l. Tækni nýtt til að afla og miðla upplýsingum um aðstæður til samgangna í lofti, á láði og legi.

1.2 Markmið um hagkvæmar samgöngur

Auka verður hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins. Áhersla verður lögð á að leita hagkvæmustu lausna hverju sinni til að ná markmiðum samgönguyfirvalda. Gagnsæ verðlagning á samgöngum er liður í því og þarf hún að endurspeglar allan kostnað sem af þeim hlýst.

Horfa þarf á samgöngukerfið sem eina heild. Nýir innviðir verði skipulagðir og forgangsraðað með háþyrskun á arðsemi sem metin er með félagshagfræðilegri greiningu með áhrif á samgöngukerfið í huga.

Nýta þarf upplýsingatæknina, leiðsögukerfi og aðra möguleika sem tæknin býður upp á í þeim tilgangi að auka hagkvæmni í rekstri.

Markmiðið er að breyttar áherslur við forgangsröðun verkefna auki samkeppnishæfni

samfélagsins og einstakra svæða eða héraða sem miði að því að ná öðrum markmiðum sem leiða af sóknaráætlun fyrir Ísland. Þá verði byggt á meginsjónarmiðum um að gjaldtaka af notendum verði kostnaðartengd. Jafnframt á að tryggja að ólíkum samgöngumátum sé ekki mismunandi í styrkveitingum eða gjaldtöku.

Styðja þarf við aðgerðir sem stuðla að breyttum ferðavenjum til að draga úr nauðsyn á uppbyggingu umferðarmannvirkja í þéttbýli.

Áherslur til að ná þessu markmiði eru m.a.:

- a. Unnið verður að því að þróa áfram og festa í sessi formlegt verklag við ákvarðanir um uppbyggingu vegakerfisins í dreifbýli og þéttbýli þar sem kostnaður og ábati mismunandi leiða að markmiðum samgöngufirvalda er borinn saman.
- b. Kannaður verður samfélagslegur kostnaður við þungatakmarkanir á vegum, ábati þess að draga úr tíðni þungatakmarkana og hraða endurbótum á burðarþoli tiltekinna vegarkaflla.
- c. Upplýsingasöfnun og miðlun á haggögnum um samgöngur verði bætt. Gagnsæi í gjaldtöku og samgöngukostnaði ríkisins verði aukið. Upplýsingar um tekjur og kostnað hins opinbera við flutning á hverri einingu í fólks- og vöruflutningum verði birtar eftir því sem tók eru á, og uppfærðar reglulega.
- d. Greindur verði ávinningur af áhrifum aukinnar notkunar eignastýringar (e. asset management) og innri leigu í rekstri og viðhaldi samgöngukerfisins.
- e. Á áætlunartímabilinu verði breytt skipan gjaldtöku fyrir umferð á vegum könnuð. Greindir verði kostir og gallar þess að í framtíðinni greiði öll ökutæki í samræmi við ekna vegalengd þar sem tillit verði tekið til ytri kostnaðar jafnhliða því að núverandi kerfi sérstakra eldsneytisskatta verði lagt niður.
- f. Nýta þarf upplýsingatæknina, leiðsögukerfi og aðra tæknilega möguleika. Áhersla verði lögð á tæknilegar lausnir til að auka hagkvæmni í rekstri og nýtingu samgöngukerfisins.
- g. Við vinnslu sjálfbærrar samgönguáætlunar með sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu munu samgöngufirvöld leggja áherslu á að skipulag landnotkunar stuðli að breyttum ferðavenjum. Unnin verður greining og tillaga að hliðrun á opnunartíma og starfsemi stærri opinberra stofnana til að minnka álagstoppa í morgunumferð einkabíla og almenningsvagna.

1.3 Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur

Stefnt skal að umhverfislega sjálfbærum samgöngum, að dregið verði úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna. Losun gróðurhúsalofttegunda vegna samgangna verði undir 750 þúsund tonnum árið 2020, sem er 23% minnkun losunar frá 2008. Markmiðið er í samræmi við aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum.

Áætlun um sjálfbærar samgöngur verði unnin í samvinnu við sveitarfélögin með aukna áherslu á almenningssamgöngur, göngu og hjólreiðar með þau markmið að leiðarljósi að draga úr umhverfisáhrifum, samgöngukostnaði og auka nærþjónustu við borgarana. Með áætluninni verði dregið úr mikilvægi einkabíla ásamt því að draga úr orkuþörf samgangna og breyta ferðavenjum. Til að ná umhverfis- og hagkvæmnismarkmiðum með eflingu almennings-samgangna, göngu og hjólreiða þarf bæði þolinmæði og fjármagn. Í sjálfbærri samgönguáætlun verði settar fram skuldbindingar ríkis og sveitarfélaga til langs tíma.

Dregið verði markvisst úr hávaða- og loftmengun frá samgöngum og þeim haldið innan

viðmiðunargilda í stöðlum Evrópusambandsins.

Markvissar aðgerðir miði að minni notkun jarðfnaeldsneytis og að samgöngutæki nýti orku sem framleidd er með endurnýjanlegum orkugjöfum, auk orkusparandi aðgerða fyrir eldri farartæki.

Efldar verði rannsóknir sem miða að sjálfbærni í framleiðslu á vistvænum orkugjöfum og til að auka hagkvæmni samgöngukerfisins, m.a. með stuðningi við þróun og uppbyggingu innviða og þróun og framleiðslu á innlendu vistvænu eldsneyti.

Aherslur til að ná þessu markmiði eru m.a.:

- a. Með sjálfbærri samgönguáætlun í samvinnu við sveitarfélögin verði lokið við skilgreiningu á grunnneti hjólreiðastíga innan helstu þéttbýliskjarna. Fjármagni samgönguáætlunar til göngu- og hjólreiðastíga verði forgangsraðað í uppbyggingu á því neti á áætlunartímabilinu. Einnig verði lokið við skilgreiningu á grunnneti almenningsamgangna innan þéttbýlis. Áfram verði unnið að auknum forgangi almenningsamgangna í umferðinni með uppbyggingu sérreina, forgangi á umferðarljósum og öðrum aðgerðum.
- b. Unnin verði aðgerðaáætlun um aukin loftgæði í helstu þéttbýliskjörnum í samstarfi við sveitarfélögin. Kortlagningu umferðarhávaða verði lokið og tilheyrandi framkvæmdaáætlun unnin. Þessum áætlunum verði hrint í framkvæmd á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.
- c. Auk tæknilegra lausna verði með fræðslu, hagrænum hvötum og skipulagsaðgerðum stuðlað að breyttum ferðavenjum til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.
- d. Fyrir liggur viljayfirlýsing Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, fjármálaráðuneytis, innanríkisráðuneytis og Vegagerðarinnar um tilraunaverkefni um eflingu almenningsamgangna. Aðilar yfirlýsingarinnar eru sammála um að vinna að samningi sem mun m.a. byggja á þeim forsendum að ríkið skuldbindi sig til að leggja fjármagn í rekstur almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu og áhrifasvæði þess í tíu ára tilraunaverkefni ef á móti koma skuldbindingar sveitarfélaga um mótframlag, markvissar stuðningsaðgerðir og sátt um frestun stórra vegafamkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Framlag ríkisins verði af stærðargráðunni 1.000 millj. kr. á ári. Meginmarkmiðið verði a.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu. Árangur af þessu tilraunaverkefni verði metinn í framvindumati á tveggja ára fresti og framlög verði þá endurskoðuð.
- e. Stuðlað verði að nýtingu umhverfislega skilvirkra orkugjafa (kr./tonn CO₂ ígildi).
- f. Breytt verði skattlagningu á ökutæki með það að markmiði að hvati sé til kaupa á sparneytnum ökutækjum og eins þeim sem nota umhverfisvæna orkugjafa.
- g. Sérleyfi og einkaleyfi til aksturs verði háð skilyrðum um umhverfisvæn samgöngutæki í þeim tilgangi að akstur í atvinnuskyni, sem krefst leyfa, verði í auknum mæli vishæfur. Jafnframt verði gerðar kröfur um að kaup ríkisins á akstursþjónustu séu háð skilyrðum um vishæf ökutæki. Stofnunum ríkisins verði sett ákveðin skilyrði um að þær leitist við að nota ökutæki sem eru sparneytin og hafa lágt CO₂-gildi í útblæstri. Samgöngustofnanir taki upp vistvæna samgöngustefnu sem stuðli að orkusparnaði og orkuskiptum og verði öðrum stofnunum til fyrirmyndar í þeim efnum. Stjórnvöld vinni með fyrirtækjum og stofnunum að því að móta og útfæra markvissa samgöngustefnu fyrir vinnustaði.
- h. Stefnt er að 3% samdrætti í losun koldíoxíðs (CO₂) frá flugi árið 2012 og 5%

samdrætti á tímabilinu 2013-2020. Eru þar höfð til viðmiðunar árin 2004-2006. Markmiðið er í samræmi við stefnu ESB.

- i. Festa á í sessi umhverfissvænt verklag um grænt aðflug og brottflug og vottun á umhverfistjórnunarkerfi flugvalla.
- j. Auka rannsóknir á umhverfissvænum orkugjöfum, orkusparnaði og aðgerðum til að draga úr mengun vegna brennisteins, kolmónoxíðs (CO), koltvísýrings (CO₂) og niturefna (NO_x) frá skipavélum.
- k. Draga úr útblæstri frá skipum í höfnum landsins með uppbyggingu fyrir landtengingu við rafmagn og endurskoðun gjaldskrár.
- l. Almenn fræðsla um akstur og aksturslag (vistakstur) aukin í þeim tilgangi að draga úr mengun og hávaða frá bílaumferð. Kennsla í vistakstri í ökunámi verði eflað.
- m. Tryggja góða tengingu og bæta flæði bifreiða milli umferðaljósa á álagstímum til þess að draga úr mengun á fjölförnum leiðum og með gerð mislægra gatnamóta þar sem við á.
- n. Auka á loftgæði með því að gera sveitarfélögum kleift með lagasetningu að skilgreina sérstök umhverfissvæði og um leið að takmarka þar umferð. Draga á úr svifryki frá framkvæmdasvæðum, t.d. með auknum kröfum um rykbindingu, dekkjapvott og áfangaskipta efnistöku.

1.4 Markmið um öryggi í samgöngum

Stefnt skal markvisst að því að auka öryggi í samgöngum hér á landi og unnið verði að því á gildistíma áætlunarinnar að draga verulega úr líkum á alvarlegum slysum eða banaslysum. Gerðar verði sérstakar aðgerðaáætlanir í því skyni á öllum sviðum samgangna með mælanlegum undirmarkmiðum sem miða að því að ná yfirmarkmiðinu. Aðgerðaáætlanir verði hluti af hverri fjögurra ára samgönguáætlun og því endurskoðaðar á tveggja ára fresti.

Markvisst verði unnið að því að innleiða öryggisstjórnunarkerfi fyrirtækja á öllum sviðum samgangna þar sem þau eru ekki lögð til grundvallar í atvinnustarfsemi.

Tryggja þarf áfram trúverðugleika Íslands með því að standast úttektir alþjóðlegra stofnana um fyrirkomulag á eftirliti með öryggi.

Áherslur til að ná þessu markmiði eru m.a.:

- a. Leiðin til að efla flugöryggi markast af alþjóðlegum kröfum. Áhersla á gildistíma áætlunarinnar er að innleiða nýjar kröfur á vegum Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA), sem varða m.a. flugleiðsögu, flugvelli, flugrekstur og þjálfunar- og skirteinamál, auk breytinga á kröfum um lofthæfi. Fest verður í sessi eftirlitskerfi sem skilgreint er í áætlun um flugöryggi samkvæmt kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og samsvarandi áherslum frá Evrópu. Mikilvægir þættir í þessu eru að tryggja að til staðar sé nauðsynleg sérfræðipækning, þjálfun veitt markvisst, verklag þróað og gögn greind til að stýra og aðlaga eftirlit að þeim verkefnum sem efst eru á baugi og krefjast athygli og viðeigandi aðgerða. Hvað varðar flug sem ekki er fjallað um á alþjóðlegum vettvangi t.d. fisflug og landingastaði (minni flugvelli) þá verður tekið á því með setningu fyllri innlendra reglna eftir því sem nauðsyn krefur.
- b. Meginmarkmið áætlunar um öryggi sjófarenda eru eftirfarandi:
Stefnt er að því að dauðaslysum á sjó fækki um 5% á ári á tímabilinu 2011-2022 eða í 1,2 dauðaslysi á hverja 10 þúsund starfandi sjómenn árin 2020-2022.

Stefnt er að því að skipssköðum fækki um 5% á ári á tímabilinu 2011-2022 eða í 0,5 skipsskaða.

Stefnt er að því að slysum tilkynntum til Tryggingastofnunar fækki um 5% á ári á tímabilinu 2011 til 2022 eða í 162 tilkynnt slys á hverja 10 þúsund. sjómenn árin 2020-2022. Helstu áherslur næstu ára verða markmið um fækkun slysa um borð í skipum, aukin öryggisvitund með innleiðingu öryggisstjórnunarkerfa og eigin skoðun skipa til að auka meðvitund sjómanna um öryggisatriði. Lögð verði áhersla á slyskráningu og gagnagrunn til að efla markvissar aðgerðir til að fækka slysum. Með miðlun upplýsinga um veður og sjólag verður óhöppum á fiskiskipum haldið í lágmarki. Haldið verður áfram rannsóknum um öryggi skipa og þá sérstaklega atriðum er lúta að tillögum Rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt og áhættumati minni farþegaskipa í sjólagi.

Nýjar reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) verði fullgiltar og reglur Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA) svo fljótt sem verða má. Með markvissum rannsóknum og þáttöku í starfi alþjóðastofnana á sviði öryggismála skal tryggja að alþjóðlegar reglur taki mið af íslenskum aðstæðum.

c. Meginmarkmið umferðaröryggisáætlunar til ársins 2022 eru eftirfarandi:

Að fjöldi látinna í umferðinni á hverja 100 þúsund íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2022.

Að fjöldi látinna og alvarlega slasaðra lækki að jafnað í um 5% á ári til ársins 2022. Stjórnvöld munu rannsaka áhrif, kosti og galla þess að taka formlega upp „núllsýn“ í umferðaröryggismálum, m.a. á forgangsröðun verkefna, kostnað og hönnunarreglur. „Núllsýnin“ verður borin saman við aðrar leiðir sem þær þjóðir sem fremst standa í umferðaröryggismálum hafa farið. Niðurstöður rannsókna liggi fyrir á fyrsta tímabili samgönguáætlunar.

Haldið verður áfram að lagfæra staði þar sem mörg slys hafa orðið og bæta umhverfi vega en sú aðgerð dregur úr hættu á að fólk slasist alvarlega við útafakstur. Jafnframt verður lögð áhersla á framkvæmdir sem stuðla að aðgreiningu akstursstefna á umferðarmestu vegum. Sjálfvirkum hraðamyndavélum verður fjölgað í þeim tilgangi að draga úr umferðarhraða. Skoðaðir verða möguleikar á að tekjur af sektargreiðslum standi undir kostnaði við myndavélar og rekstur þeirra.

Rannsóknum á ýmsum þáttum er varða umferðaröryggi á vegum verður haldið áfram. Í kjölfar innleiðingar á tilskipun Evrópusambandsins um öryggisstjórnun vegakerfa verða viðeigandi vinnureglur teknar upp.

Markvisst eftirlit og áróður verður fyrir notkun öryggisbúnaðar, svo sem bílbelta og búnaðar fyrir börn. Eftirlit með hraðakstri, ölvunar- og vímuefnaakstri verður aukið og verður áróðri þess efnis haldið áfram ásamt öðrum þáttum er snerta umferðaröryggi, þ.á m. notkun farsíma undir stýri sem og þreytu við akstur.

Með fjölgun óvarinna vegfarenda verður öryggismálum bifhjólamanna, hjólreiðamanna og gangandi vegfarenda gerð betri skil. Unnið verður að gerð fræðsluefnis fyrir aldurshópa frá leikskólaaldri og að ökuréttindaaldri og lögð verður áhersla á að gera umferðarfræðslu að veigameiri þætti í námskrám grunnskóla og framhaldsskóla.

Unnið verður að því að fá sveitarfélög til þess að gera eigin áætlanir um umferðaröryggi.

Rannsóknarvinnu verður fram haldið en í þeim efnum er upplýsingasöfnun, vinnsla og miðlun þeirra mikilvæg undirstaða. Skráning á umferðarslysum er mjög mikilvæg og

verður haldið áfram á sömu braut. Unnið verður að því að þróa ökunám og ökuþróf til samræmis við það sem best þekkist erlendis.

Unnið verður að markvissri upplýsingamiðlun um ITS (Intelligent Transportation System), þ.e. upplýsinga- og sjálfstýringakerfi ökutækja. Einnig verður fram haldið markvissri miðlun upplýsinga um veður og færð á vegum á netinu og með breytilegum upplýsingaskiltum.

Tryggja þarf öllum vegfarendum, öruggt og heilnæmt umhverfi, óháð ferðamáta.

Sérstaklega þarf að huga að öryggi samgöngumáta sem eru að þróast hratt að umfangi og slysatíðni er óljós t.d. hjólréiða.

1.5 Markmið um jákvæða byggðapróun

Samgöngur tengja fólk og byggðir. Í samræmi við sóknaráætlun og svæðaskiptingu landsins verði við forgangsröðun framkvæmda tekið mið af þörfum einstakra svæða fyrir bætta samgöngur með það að markmiði að efla og stækka sveitarfélög, styrkja hvert svæði og auka samkeppnishæfni landsins alls.

Stytting ferðatíma, uppbygging vega með bundnu slitlagi og gerð jarðganga til að leysa af hólmi erfiða fjallvegi - allt þetta skapar betri skilyrði fyrir jákvæða byggðapróun og eflingu einstakra atvinnu- og þjónustusvæða.

Markmiðið er að samþætta samgönguáætlun við aðra áætlanagerð og opinbera stefnumótun og kalla fram sameiginlega framtíðarsýn fyrir alla landshluta til að efla atvinnulíf, lífsgæði og að hámarka hagkvæma nýtingu á samgöngumannvirkjum og þjónustu.

Áherslur til að ná þessu markmiði eru m.a.:

- a. Við forgangsröðun framkvæmda verði tekið tillit til mögulegra sameininga sveitarfélaga og sóknaráætlana landshluta.
- b. Skapa þarf atvinnulífi aðgengi að greiðum og hagkvæmum vöruflutningum að markaðssvæðum þannig að það megi blómgast.
- c. Unnið skal að styttingu flutningaleiða.
- d. Reykjavíkurborg er aðal inn- og útfluningshöfn landsins og Keflavíkflugvöllur aðal inn- og útflutningsflugvöllurinn. Tryggja þarf eins og kostur er greiðar tengingar fyrir landsbyggðina við þessar alþjóðlegu megingáttir. Til að stuðla að hagkvæmum flutningum innan einstakra landsvæða þarf jafnframt að skilgreina og skipuleggja samgöngumiðstöðvar í hverjum landshluta.

2. GRUNNETIÐ

2.1 Skilgreining

Grunnet vegakerfisins eru stofnvegir eins og þeir eru skilgreindir í 8 gr. vegalaga: Til stofnvega teljast vegir sem tengja saman byggðir landsins. Við það vegakerfi sem þannig fæst skal tengja þéttbýlisstaði með um það bil 100 íbúa eða fleiri. Til stofnvega teljast einnig umferðarmestu vegir sem tengja saman sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Einnig vegir á hálendinu sem mikilvægir eru fyrir flutninga og ferðaþjónustu. Þar sem stofnvegur endar í þéttbýli skal hann ná að fyrstu þvergötu sem tilheyrir gatnakerfi þéttbýlisins og enda þar. Þó er heimilt að láta stofnveg ná til flugvallar og hafnar sem mikilvæg eru fyrir ferðaþjónustu og flutninga.

Til grunnnetsins teljast einnig helstu flugvellir og flugleiðir, helstu hafnir, ferju- og

siglingaleiðir meðfram ströndinni og inn á hafnir. Á sama hátt teljast siglingaleiðir og flugleiðir til og frá landinu til grunnnets samgöngukerfisins.

Flug

Flugvellir í grunnneti skulu vera:

Keflavík	Grimsey
Reykjavík	Þórshöfn
Bildudalur	Vopnafjörður*
Ísafjörður/Þingeyri*	Egilsstaðir
Gjögur*	Höfn í Hornafirði
Sauðárkrókur*	Vestmannaeyjar
Akureyri	

* Til nánari skoðunar.

Hafnir

Hafnir í grunnneti skulu vera:

Faxaflóahafnir	Hafnasamlag Norðurlands
<i>Reykjavíkurhöfn</i>	<i>Hríseyjarhöfn (ferjuleið)</i>
<i>Grundartangahöfn</i>	<i>Akureyrarhöfn</i>
<i>Akraneshöfn</i>	<i>Grimseyjarhöfn (ferjuleið)</i>
Snæfellsbæjarhafnir	Húsavíkurhöfn
<i>Rifshöfn</i>	Þórshöfn
<i>Ólafsvíkurhöfn</i>	Vopnafjarðarhöfn
Grundarfjarðarhöfn	Seyðisfjarðarhöfn (ferjuleið Færeyjar, Danmörk, Noregur)
Stykkishólmshöfn (ferjuleið)	Hafnir Fjarðabyggðar
Vesturbyggðarhafnir	<i>Norðfjarðarhöfn</i>
<i>Brjánslækjarhöfn (ferjuleið)</i>	<i>Eskifjarðarhöfn</i>
<i>Bildudalshöfn</i>	<i>Reyðarfjarðar- /Mjóeyrarhöfn</i>
Bolungarvíkurhöfn	<i>Fáskrúðsfjarðarhöfn</i>
Ísafjarðarhöfn	Djúpavogshöfn
Skagastrandarhöfn	Hornafjarðarhöfn
Sauðárkrókhöfn	Vestmannaeyjahöfn (ferjuleið)
Hafnir Fjallabyggðar	Landeyjahöfn (ferjuleið)
<i>Siglufjarðarhöfn</i>	Þorlákshöfn (ferjuleið)
<i>Ólafsfjarðarhöfn</i>	Grindavíkurhöfn
Hafnir Dalvíkurbyggðar	Sandgerðishöfn
<i>Dalvíkurhöfn (ferjuleið)</i>	Reykjaneshöfn
<i>Árskógssandshöfn (ferjuleið)</i>	Hafnarfjarðarhöfn

Vegir

Vegir í grunnneti skulu vera:

Stofnvegir:

- | | |
|--|------------------------------|
| 1 Hringvegur | 60 Vestfjarðavegur |
| 22 Dalavegur | 61 Djúpvegur |
| 26 Sprengisandsleið | 62 Barðastrandarvegur |
| Þjórsárdalsvegur–Fjallabaksleið nyrðri | 63 Bíldudalsvegur |
| 30 Skeiða- og Hrunamannavegur | 64 Flateyrarvegur |
| 31 Skálholtsvegur | 65 Súgandafjarðarvegur |
| 32 Þjórsárdalsvegur | Vestfjarðavegur–Suðureyri |
| 33 Gaulverjabæjarvegur: | 67 Hólmavíkurvegur |
| 34 Eyrarbakkavegur | 68 Innstrandavegur |
| 35 Biskupstungnabraut | 72 Hvammstangavegur |
| 36 Þingvallavegur | 74 Skagastrandarvegur |
| 37 Laugarvatnsvegur | 75 Sauðárkróksbraut |
| 38 Þorlákshafnarvegur | 76 Siglufjarðarvegur |
| 39 Þrengslavegur | 77 Hofsósbraut |
| 40 Hafnarfjarðarvegur | Siglufjarðarvegur–Lindargata |
| 41 Reykjanesbraut | 82 Ólafsfjarðarvegur |
| 43 Grindavíkurvegur | Hringvegur–Hornbrekka |
| 44 Hafnavegur | 83 Grenivíkurvegur |
| 45 Garðskagavegur | 85 Norðausturvegur |
| Reykjanesbraut–Stafnesvegur | 87 Kísilvegur |
| 47 Hvalfjarðarvegur | 92 Norðfjarðarvegur |
| 49 Nesbraut | 93 Seyðisfjarðarvegur |
| 50 Borgarfjarðarbraut | 94 Borgarfjarðarvegur |
| 51 Akrafjallsvegur | 96 Suðurfjarðavegur |
| 54 Snæfellsnesvegur | 97 Breiðdalsvíkurvegur |
| 56 Vatnaleið | Hringvegur–Sæberg |
| 58 Stykkishólmsvegur | 98 Djúpavogsvegur |
| | 99 Hafnarvegur |

205	Klausturvegur Hringvegur–Skaftárvellir	506	Grundartangavegur
208	Skaftártunguvegur Hringvegur–Búland	509	Akranesvegur
254	Landeyjahafnarvegur	511	Hvanneyrarvegur
261	Fljótshlíðarvegur Hringvegur–Öldubakki	518	Hálsasveitarvegur
343	Álfsstétt Eyrarbyggavegur– Túngata (eystri endi)	573	Rifshafnarvegur
355	Reykjavegur	574	Útnesvegur Hellissandur–Snæfellsnesvegur
359	Bræðratunguvegur	606	Karlseyjarvegur Reykhólasveitarvegur–Hellisbraut
365	Lyngdalsheiðarvegur	607	Reykhólasveitarvegur Vestfjarðavegur–Karlseyjarvegur
376	Breiðamörk Hringvegur–Sunnumörk	617	Táknafjarðarvegur Bíldudalsvegur–kaupún
379	Hafnarvegur Þorlákshöfn	619	Ketildalvegur Bíldudalsvegur–Hafnarteigur
409	Fossvogsbraut	622	Svalvogavegur Vestfjarðavegur–Flugvallarvegur
411	Arnarnesvegur	623	Flugvallarvegur Þingeyri
413	Breiðholtsbraut	631	Flugvallarvegur Ísafirði
414	Flugvallarvegur Reykjavík	636	Hafnarvegur Ísafirði
415	Álftanesvegur	731	Svínvetningabraut Kjalvegur–Hringvegur
418	Bústaðavegur	744	Þverárfjallsvegur
421	Vogavegur	749	Flugvallarvegur Sauðárkróki
423	Miðnesheiðarvegur	767	Hólavegur Siglufjarðarvegur–Hólar
424	Keflavíkurvegur	792	Hafnarvegur Siglufirði
427	Suðurstrandarvegur	801	Hafnarvegur Hrísey
429	Sandgerðisvegur	808	Árskógssandsvegur
450	Sundabraut	809	Hauganesvegur
453	Sundagarðar	810	Hafnarvegur Dalvík
454	Holtavegur	819	Hafnarvegur Akureyri
458	Brautarholtsvegur Hringvegur–Hofsgrund	820	Flugvallarvegur Akureyri
470	Fjarðarbraut		

821 Eyjafjarðarbraut vestri Hringvegur–Miðbraut	917 Hlíðarvegur
823 Miðbraut	918 Hafnarvegur Vopnafirði
829 Eyjafjarðarbraut eystri Hringvegur–Miðbraut	941 Flugvallarvegur Egilsstöðum
830 Svalbarðseyrarvegur	952 Hánefstaðavegur Seyðisfjarðarvegur á Fjarðaröldu– Seyðisfjarðarvegur við Ferjubryggju
842 Bárðardalsvegur vestri	955 Vattarnesvegur Ytri vegamót Skólavegar– Suðurfjarðarvegur Fáskrúðsfirði
845 Aðaldalsvegur	982 Flugvallarvegur Hornafirði
859 Hafnarvegur Húsavík	5033 Hagamelsvegur
869 Langanesvegur Norðausturvegur–Flugvallarvegur	5240 Bifrastarvegur
870 Sléttuvegur Norðausturvegur–Kópaskersvegur	9572 Mjóeyrarvegur <i>Stofnvegir um hálendi:</i>
870 Kópaskersvegur	F26 Sprengisandsleið
871 Flugvallarvegur Þórshöfn	35 Kjalvegur
874 Raufarhafnarvegur	F208 Fjallabaksleið nyrðri
	550 Kaldadalsvegur

Ferjuleiðir og eftirtaldar hafnir eru hluti af grunnnetinu:

Vestmannaeyjar-Landeyjahöfn/Þorlákshöfn, Hrísey-Árskógsströnd, Grímsey-Dalvík, Stykkishólmur-Brjánslækur.

Ferjubryggjur í Flatey, Vigur og Æðey teljast utan grunnnets

3. ÁÆTLUN UM FJÁRÖFLUN OG ÚTGJÖLD

Tillaga samgönguráðs að samgönguáætlun 2011-2022 byggist á fjárhagsramma sem innanríkisráðherra setti fram í bréfi til samgönguráðs 5. september 2011. Fjárhagsramminn er settur fram án sértekna og án framlaga til jarðgangagerðar og endurnýjunar Vestmannaeyjaferju. Miðað skal við að þessi verkefni verði fjármögnuð sérstaklega.

Í fjárhagsrammanum er nýr liður vegna almenningsgangna á suðvestur-svæði, sem fjármagnaður verður sérstaklega. Hann er áætlaður 200 m.kr. árið 2012 en 1.000 m.kr. á ári eftir það. Aðrir liðir eru óbreyttir, frá 2012, árin 2013 og 2014 en eftir það hækka þeir um 3% á ári í samræmi við þjóðhagsspá frá júlí 2011. Samgönguráði er eftirlátið að skipta fjármagninu á milli rekstrar, viðhalds og framkvæmda.

4. ÁÆTLUN UM HELSTU FRAMKVÆMDIR Í GRUNNNETI

Hér á eftir eru taldar upp helstu framkvæmdir, sem til álita koma við samþykkt áætlunarinnar. Á þessu stigi, við auglýsingu umhverfisskýrslu, eru litlar framkvæmdir sem ekki hafa teljandi áhrif á umhverfið ekki taldar með. Flest eða öll stærri verkefni munu á síðari stigum fara í gegnum mat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Framkvæmdum er að svo stöddu ekki raðað á tímabil áætlunarinnar, settir eru allir fyrirvarar um hvaða framkvæmdir verða endanlega á formlegri tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2011-2022.

4.1 Framkvæmdir á sviði flugmála

Niðurskurður í flugmálaframkvæmdum er orðinn langvarandi. Árleg fjármagnsþörf til flugmálaframkvæmda á innanlandskerfinu er um 1000 mkr, en sú fjárveiting sem er til ráðstöfunar nú er einungis 287 mkr. Hinu takmarkaða fjármagni verður forgangsraðað til brýnustu verkefna með hliðsjón af flugöryggi en er langt frá því að nægja til að halda mannvirkjum í viðunandi ástandi samkvæmt flugvallareglugerð og alþjóðlegum stöðlum. Að óbreyttu er fyrirséð að á áætlunartímabilinu muni koma til lokana eða takmarkana á notkun flugvallamannvirkja. Samgönguráð hefur þessa stöðu nú til skoðunar og mun koma með tillögu til úrbóta í endanlegri tillögu sinni til ráðherra.

4.2 Framkvæmdir á sviði siglingamála:

Á fyrsta tímabili áætlunarinnar, þ.e. 2011–2014, er fjárveiting ríkissjóðs til hafna sem njóta ríkisstyrks alls 1.102 millj. kr. Að auki eru framkvæmdir hjá Faxaflóahöfnum sf, Hafnarfjarðarhöfn, Kópavogshöfn og Fjarðabyggðahöfnum en þessar hafnir fjármagna að fullu sínar framkvæmdir með eigin aflafé. Utgjöld á einstakar hafnir eru eingöngu sundurliðuð á fyrsta fjögurra ára tímabilið. Fyrirséð er að endurnýja þarf hafnamannvirki til að uppfylla þarfir sjávarútvegsins og jafnframt mæta nýjum þörfum sem fylgja þróun sjávarútvegsins. Við nútíma fiskveiðar er stöðugt verið að takast á við breytt ytri og innri skilyrði. Þessu fylgja breytingar á samsetningu fiskiskipaflotans og því hvar landað er sem aftur kallar á breytingar í höfnum og þar af leiðandi hafnarframkvæmdir. Þessar aðstæður skýra að framkvæmdir tímabilana 2015-2022 eru ekki skilgreindar. Þegar hafnalög nr. 61/2003 taka gildi að fullu mun þátttaka ríkissjóðs í hafnarframkvæmdum takmarkast. Eftir 1. janúar 2013 munu fjárveitingar takmarkast við minni hafnir og viðhaldsdýpkanir, viðhald skjólgarða og hafnsögubáta stærri hafna.

Helstu framkvæmdir árin 2011-2014.

Stykkishólmur.

Flotbryggja, 50 m.

Reykholar.

Smábátaaðstaða, 20 m flotbryggja og dýpkun um 7.000 m³.

Patreksfjörður.

Bryggja endurbyggð, alls 308 metra stálþil.

Tálknafjörður.

Gamla bryggja endurbyggð, alls um 140 metra stálþil.

Ísafjarðarbær.

Á Ísafirði verður um 15.000 m³ viðhaldsdýpkun í innsiglingarrennu við Suðurtanga og lokið framkvæmd við 60 m bryggju Mávagarði. Á Suðureyri verður Löndunarbyggjan endurbyggð á 60 m kafla.

Bolungarvík.

Endurbyggt stálþil á fremri hluti Brjótsins (78 m).

Hólmavík.

Stálþilsbryggja endurbyggð að hluta (um 104 m).

Skagaströnd.

Endurbyggð brimvörn á Útgarði (55 m kafla) og staurabryggja við hafnarvog (40 m).

Skagafjörður.

Sauðárkrókur, lenging sandfangara (30 m) eða viðhaldsdýpkun (um 25.000 m³).

Fjallabyggð.

Ólafsfjörður, viðhaldsdýpkun u.þ.b 24.000 m³.

Dalvíkurbyggð.

Dalvík, smábátahöfn dýpkuð (u.þ.b. 5.000 m³), 30 m flotbryggja og viðhaldsdýpkun í innsiglingu (u.þ.b. 5.000 m³).

Hafnasamlag Norðurlands.

Akureyri, endurbygging Ísbryggju á um 70 m kafla. Grímsey, styrking grjótvarnar á hafnargarði með grjóti úr landi.

Norðurþing.

Húsavík, stálþil Suðurgarð endurbyggt (140 m) og 60 m flotbryggja.

Þórshöfn.

Dýpkun í innsiglingu og höfn um 60.000 m³.

Vopnafjörður.

Endurbyggð trébryggja Ásgarði (50 m) og flotbryggja smábátahöfn (40 m).

Djúpivogur.

Endurbyggð trébryggja smábátahöfn (5x56 m).

Hornafjörður.

Viðhaldsdýpkun hafnar (um 25.000 m³/ár).

Vestmannaeyjar.

Endurbýggt stálpil (60 m).

Landeyjahöfn.

Lokið frágangi aðstöðu og uppgræðslu lands við höfnina og árleg viðhaldsdýpkun. Höfnin er fjármögnuð 100% úr ríkissjóði.

Grindavík.

Innri renna breikkuð og dýpkuð (u.þ.b. 25.000 m³ sprengt og grafið)

Sandgerði.

Endurbýgging grjóttvarnar fremst á Suðurgarði (um 160 m kafli).

Helstu framkvæmdir 2015 - 2022.

Viðhaldsdýpkanir, hafnsögubátar og endurbýgging skjólgarða:

Unnið verði að viðhaldsdýpkunum í eftirtöldum höfnum: Arnarstapa, Rifshöfn, Ólafsvík, Reykhólum, Súðavík, Bolungarvík, Ísafirði, Skagaströnd, Sauðárkróki, Haganesvík, Ólafsfirði, Dalvík, Hjalteyri, Húsavík, Hornafirði, Vestmannaeyjum, Landeyjahöfn og Þorlákshöfn.

Unnið verði að endurbýggingu skjólgarða á tímabilinu. Gert er ráð fyrir að endurbýggja þurfi garða á Rífi, Ólafsvík, Bolungarvík, Siglufirði, Ólafsfirði, Bakkafirði, Borgafirði eystri, Breiðdalsvík og Þorlákshöfn.

Gert er ráð fyrir nýir að hafnsögubátar verði byggðir fyrir nokkrar hafnir.

Nýbýgging og endurbýgging viðlegumannvirkja:

Unnið verður að nýbýggingu og endurbýggingu viðlegumannvirkja eins og þörf verður á og endurnýjun innsiglingamerkja í nokkrum minni höfnum.

Vitar og leiðsögukerfi.

Miðað er við að framlög til stofnkostnaðar aukist heldur frá því sem verið hefur. Aukin umferð skipa innan íslensku efnahagslögsögunnar gerir kröfu til að leiðsögu- og upplýsingakerfi verið eflað og endurbætt í samræmi við nýjustu og bestu tækni sem völ er

4.3 Framkvæmdir á sviði vegamála:

- 1 Hringvegur um Lón
- 1 Hringvegur um Hornafjarðarfjót
- 1 Hringvegur um Múlakvísl
- 1 Hringvegur um Gatnabrún
- 1 Hringvegur um Ölfusá
- 1 Hringvegur Selfoss – Hveragerði

1 Hringvegur um Hellisheiði
 1 Hringvegur vestan Litlu kaffistofu
 Breikkun brúa á Suðurlandi
 355 Reykjavegur
 359 Bræðratunguvegur
 427 Suðurstrandarvegur

1 Hringvegur Bæjarháls – Nesbraut
 1 Hringvegur Hafravatnsvegur – Þingvallavegur
 1 Hringvegur Þingvallavegur – Kollafjörður
 1 Hringvegur Kollafjörður – Hvalfjarðarvegur
 41 Reykjanesbraut sunnan Hafnarfjarðar
 48 Kjósarskarðsvegur
 411 Arnarnesvegur
 415 Álftanesvegur
 Bætt umferðarflæði höfuðborgarsvæði, öryggisaðgerðir, hjóla- og göngustígar, göngubrýr

1 Hringvegur um Borgarnes
 1 Hringvegur um Heiðarsporð (Biskupsbeygja)
 50 Borgarfjarðarbraut um Reykjadalssá
 54 Snæfellsnesvegur um Haffjarðará
 54 Snæfellsnesvegur um Fróðárheiði
 60 Vestfjarðavegur í Gufudalssveit
 60 Vestfjarðavegur Eiði – Kjálkafjörður
 60 Vestfjarðavegur Kjálkafjörður – Vatnsfjörður
 60 Vestfjarðavegur um Dynjandisheiði
 61 Djúpvegur um Seljalandsós
 61 Djúpvegur um Súðavíkurhlíð
 74 Skagastrandarvegur Hringvegur – Laxá
 643 Strandavegur í Steingrímsfirði
 Breikkun brúa á Norðvesturlandi

1 Hringvegur um Akureyri, öryggisaðgerðir
 1 Hringvegur um Skjálfandafljót
 1 Hringvegur Jökulsá á Fjöllum
 1 Hringvegur um Ysta Rjúkanda
 1 Hringvegur í Skriðdal
 1 Hringvegur í Berufjarðarbotni
 85 Norðausturvegur um Skjálfandafljót og Tjörn
 85 Norðausturvegur Þistilfjörður – Vopnafjörður
 85 Norðausturvegur tenging Vopnafjarðar
 85 Norðausturvegur Vopnafjörður – Brunahvammsháls
 93 Seyðisfjarðarvegur öryggisaðgerðir
 94 Borgarfjarðarvegur
 96 Suðurfjarðavegur
 862 Dettifossvegur

Jarðgöng:
60 Vestfjarðavegur: Dýrafjarðargöng
92 Norðfjarðarvegur: Norðfjarðargöng

Ferjur:
Nýsmíði Herjólfis

DRÖG